Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 2678 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1605 de 2018

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 9 de mayo de 2018

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Martín Tierno y Juan José Olaizola.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos y Adrián Peña.

ASISTE: Señor Representante Carlos Reutor.

INVITADOS: Por la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación, arquitecto Nelson Inda, Presidente. Por la empresa Los Cipreses S.A. señores: Juan Carlos López Mena, Presidente; economista Gustavo Licandro, doctor Luis Muxi e ingeniero Walter Sánchez

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al arquitecto Nelson Inda, presidente de la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación, para escuchar su opinión y la del organismo que representa sobre el proyecto de ley que tenemos a estudio: “Terminal Fluvio- Marítima. Enajenación de padrones N° 6.177 y 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como 'Predio Mauá'“.

SEÑOR INDA (Nelson).- El agradecido soy yo porque creemos que el patrimonio no es un tema de una comisión, no es un tema de especialistas ni de instituciones dedicadas a la investigación, sino que es un tema de todos, del país, de la nación, de la población. Nunca querríamos ser patrimonialistas de gabinete, por lo tanto, todo lo que nos da posibilidades de expresar lo que considera la Comisión de Patrimonio -que es donde se coloca la fe patrimonial por parte del Estado- es para nosotros bienvenido.

La que voy a expresar no es solo la opinión del presidente de la Comisión de Patrimonio, sino la de ella misma. ¿Por qué? Porque ya el año pasado, frente a una consulta que se hizo desde el Senado, la Comisión de Patrimonio tomó una opinión refrendada en un documento, muy escueto -figura en la versión taquigráfica-, que le fue enviado a quien era en su momento presidente de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores, señor senador Carlos Camy.

El documento es del 26 de julio de 2017, tiene plena vigencia, salvo tres pequeños complementos que se deben a que pasó un año y a que hubo un error de redacción.

Dice así: “La Comisión del Patrimonio, consultada […] en relación al Proyecto de Ley que permitirá la enajenación de los padrones 6177 y 7751 de la Ciudad de Montevideo localizados en lo que la Exposición de Motivos del Poder Ejecutivo denomina 'dique Mauá', responde con las siguientes precisiones:

1.- El 'dique Mauá'“ -como lo llama el Poder Ejecutivo- “fue designado 'Monumento Histórico' como Usina de la Compañía de Gas y Dique Seco de Montevideo 'Barón de Mauá' por resolución del Poder Ejecutivo No. 1941/975 sin la fundamentación de sus valores patrimoniales relevantes”. Esto es importante porque frente a cada caso de las asignaciones que fueron realizadas, fundamentalmente en esos años, era un menú de resoluciones por las cuales se designaban monumentos históricos pero que no tenían fundamentación ni justificación. Por lo tanto, cuando nos enfrentamos a uno de esos monumentos históricos porque se va a hacer una modificación o un cambio de actividad, hoy por hoy, lo que tenemos que rehacer es esa fundamentación no a la luz del año 1975 sino a la luz del año 2018 o del momento en el cual se estudia la propuesta. Por lo tanto, en este caso el tema está en cero desde el punto de vista de las razones patrimoniales. Continúo: “2.- Por tal motivo los edificios, espacios, vegetales de porte y equipamientos materiales comprendidos en los padrones 5843, 6177, 7751, y 167.694”. Aclaro que en lugar de “y” tendría que haber habido un guión porque, en realidad, cuando se designó monumento histórico el padrón era el N° 167.694, pero hoy ese padrón desapareció en el ámbito municipal y los padrones son tres: el N° 5843, el N° 6177 y el N° 7751. Lo que ocurre es que en nuestra página web cuando se nombra al dique Mauá como monumento histórico se pone el número de padrón primitivo, lo que podría dar lugar a confusión; nos confundimos nosotros o quien escribió, que si no fui yo, fue mi secretaria. Por lo tanto, hoy por hoy, son tres los padrones que existen en la zona del dique Mauá. Luego dice: “pasaron a ser propiedad cultural” -estábamos diciendo que habían sido designados monumento histórico- “de todos los uruguayos sin distinciones, y quedaron afectados por las servidumbres que surgen de la 1ey 14.040, a saber: las prohibiciones de realizar modificaciones arquitectónicas que alteren las líneas, el carácter y la finalidad del edificio, y las de destinarlo a usos incompatibles con las finalidades de la ley; las obligaciones del propietario o administrador de la conservación del inmueble realizando las reparaciones necesarias para ese fin y permitir las inspecciones de la Comisión para el fiel cumplimiento de las obligaciones y prohibiciones de la ley; la Comisión del Patrimonio,” -es la Ley N° 14.040- “podrá convenir con propietario u ocupante un régimen de visitas públicas”. Así es como queda circunscrito un monumento histórico desde el punto de vista de la Ley N° 14.040; esas serían las obligaciones y la relación de la Comisión de Patrimonio con el propietario o los administradores del bien.

“3.- Posteriormente, por Resolución 584/986 se declaró Monumento Histórico Cultural 'la zona costera comprendida desde el Oeste hacía el Este a partir de la escollera conocida como 'Sarandí' inclusive, hasta el Arroyo Carrasco, y de Sur a Norte desde el Río de la Plata hasta Rambla Costanera, incluyéndose sus dos aceras y los espacios públicos adyacentes” quedando los bienes comprendidos afectados por la Ley 14040. Este es un monumento histórico lineal que afecta todo lo que va desde la línea de edificación municipal hasta el Río de la Plata; desde la línea de edificación municipal hacia Montevideo es órbita directa de la Intendencia Departamental. Es decir, el edificio, la altura, el color, las ventanas, no es patrimonial sino que forma parte de la organización de la ciudad. Luego dice: “4.- Por resolución del poder Ejecutivo del año 2016 se aceptó la propuesta de iniciativa privada de acuerdo a la Ley 17.555 para la realización en el 'Dique Mauá', propiedad del estado uruguayo, la construcción, instalación, administración y explotación de una Terminal Fluvio- Marítima. La propuesta y por lo tanto la concesión definitiva, si la hubiere, surgirá del correspondiente llamado público a realizarse por el propietario y/o administrador de las instalaciones actuales”. Esto es clarísimo. La ley de iniciativa privada da un puntaje al que se presenta con la idea y luego hace un llamado adaptándose a esa idea; por lo tanto, el ganador va a ser después del llamado; es eso, no es necesario que lo explique. “5.- Por tratarse de un área que comprende obras portuarias y obras civiles la Comisión del Patrimonio por responsabilidad que emana de la ley deberá informar, a la vista de la propuesta presentada por 'Los Cipreses S.A.', las condiciones patrimoniales que deberán cumplir los oferentes del llamado abierto para la concesión de la Terminal Fluvio- Marítima en los padrones designados Monumentos Históricos”. Antes de hacer el llamado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -en este caso creo que lo realizaría esa Cartera- tiene que pasar los elementos presentados por Los Cipreses S.A. a la Comisión de Patrimonio para que no actúe después de que esté todo realizado. Entonces, la Comisión de Patrimonio, a la vista de la información que le dan los empresarios que están actuando, elabora el régimen en el cual se haría el llamado, teniendo en cuenta -indudablemente- que tiene delante un llamado en el cual ya se presentaron

con determinadas actividades, determinadas ubicaciones y en función de eso se hace una especie de ordenamiento del área desde el punto de vista patrimonial, para que todos queden en las mismas condiciones.

¿Qué es lo que pasa? Que en todo este año el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no nos envió lo que presentó Los Cipreses para comenzar a estudiar -inclusive, con los propios autores y técnicos- cuáles serían las directivas de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación a los efectos de que se hiciera el llamado abierto.

Esto no es un invento; ya lo hicimos en otras ocasiones, por ejemplo, en el caso del puerto del Buceo, que después se frustró. En este caso se presentó una empresa, cuya obra fue designada de interés nacional. Para hacer el llamado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos pasó todos los elementos que se habían presentado y la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación elaboró las bases patrimoniales del llamado, teniendo en cuenta los elementos que habían sido considerados por el Estado para que la propuesta fuera de interés nacional.

"6.- La voluntad de vender es del propietario, en este caso, el Estado uruguayo y la voluntad de comprar corresponderá al oferente ganador. Las condiciones que se establezcan para las enajenaciones, incluidas las económicas y patrimoniales, se deberán establecer en el 'pliego particular correspondiente al proceso licitatorio'".

Eso complementa un poco lo que decíamos anteriormente y creo que se va a actuar así. Pensé en el artículo 3º de la exposición de motivos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A esto debo agregar que las condiciones para vender y comprar se deben establecer en el pliego al llamado, como decíamos, pero se debe incluir ya -como lo establece el proyecto de ley- el proyecto de fraccionamiento de las padrones Nos. 6.177 y 7.751, que surgirá, entre otras consideraciones, del uso que se le vaya a dar y de sus condiciones patrimoniales.

Ese es un elemento importante, porque habrá un proyecto de fraccionamiento de esos dos padrones que va a estar en relación. Supongo que se fraccionará o no en función del uso que se le vaya a dar y de cómo se instalen los elementos materiales sobre esos padrones desde el punto de vista del uso o del buen uso del terreno y de las calidades patrimoniales que tenga.

"Conclusión, la enajenación de los padrones Nos. 6.177 y 7.751, afectados como monumentos históricos, no los inhabilita para ser enajenados por parte del Estado. Es importante destacar que el o los nuevos propietarios o administradores deberán respetar los valores patrimoniales sustantivos que la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación determinará, cuando le sea requerida" -en todos los casos de los que hablamos anteriormente-, "para formar parte del pliego licitatorio. El nuevo propietario -si lo hubiere- deberá ajustarse a las servidumbres que se indican en el ítem 2".

Esta no es solo la opinión de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, sino también la mía. Por lo tanto, estoy abierto a las preguntas que quieran realizar sobre esto que es tan explícito y tan concreto y que no admite, por lo menos de nuestra parte, demasiadas consideraciones.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quiero agradecer su visita y el informe que nos ha brindado.

Una pregunta que surge -se planteó que todavía no se recibió la iniciativa a estudio-, es si hay algún plazo establecido en este tipo de casos. ¿Han tenido conversaciones con el Ministerio? ¿Han recordado el envío de ese proyecto?

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Gracias por su presencia. Es muy importante para nosotros.

El arquitecto plantea una metodología de trabajo en función de la cual, al amparo de la ley de iniciativa privada, sería conveniente que la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación pudiera acceder al proyecto con la idea de que cuando culmine el proceso de licitación de venta de la tierra, no se encuentre con un hecho consumado.

Sería conveniente hacer un trabajo articulado para que la comisión fuera viendo el proyecto y, al amparo de la ley que nosotros tenemos que hacer cumplir como comisión, en función del patrimonio, ir asegurando las

medidas cautelares que se puedan tomar para preservar aquellos aspectos patrimoniales.

Por otro lado, luego del proceso de licitación hay una nueva etapa que es la presentación de un proyecto ejecutivo y comienzo de una obra, de la cual también tendrá que participar la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación para asegurar el tema.

¿Qué antecedentes hay en materia del manejo de una obra de esta envergadura para hacer el tratamiento previo, al amparo de la ley de iniciativa privada, que es un proceso en sí mismo, que genera derechos y obligaciones tanto a los oferentes como al Estado? No me refiero solo a iniciativas privadas. ¿Hay capacidades técnicas para hacer un seguimiento posterior? ¿Cuál es el antecedente que tiene la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación?

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Me sumo a la bienvenida al presidente de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación.

Más allá del informe que presentó, nosotros estamos para poder resolver un proyecto de ley que fue sancionado por el Senado, que básicamente establece la autorización al Estado para enajenar los padrones que señalaba el arquitecto Inda.

Me interesa conocer la opinión de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, en tanto este proyecto contiene algunos elementos y otros aspectos que usted planteaba que no están contenidos en este proyecto, porque no tienen por qué integrarlo.

De los elementos que usted planteaba como necesarios, como lo hacía el señor diputado Olaizola, acerca de la necesidad de que antes de que se construyera el pliego ustedes pudieran participar activa y técnicamente en su construcción para establecer los estándares, ¿entienden que el proyecto contempla la visión de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación o a su juicio podría aportarse alguna cláusula que también podría permitir la salvaguarda del patrimonio, en este caso, de un predio tan importante para Montevideo y para el Uruguay? En este proyecto que está a consideración, ¿falta alguna cláusula que entiendan que, como Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación habría que incluir, a los efectos de poder preservar el patrimonio del Estado uruguayo?

SEÑOR INDA (Nelson).- El señor diputado Olaizola había hablado de los plazos. No, no existen plazos. Lo que sí existe es una relación muy estrecha, en este caso, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque uno de los nueve miembros de la comisión representa directamente al Ministerio. Por lo tanto, esto que había quedado durmiendo hace un tiempo largo, ahora reaparece. También se lo vamos a trasmitir hoy a la arquitecta Renée Fernández, representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la reunión que comenzará a la hora 15, porque ya está por salir este proyecto de ley que haría posible una enajenación en determinadas condiciones.

Recordaría que, en ese sentido, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está no sé si en falta, pero necesitamos recibir la información correspondiente.

Con respecto a si tenemos antecedentes, que yo conozca tenemos uno solo, que está muy bien resuelto, el del puerto del Buceo. Si los señores diputados lo desean, se los puedo proporcionar.

En el puerto del Buceo ganó una empresa. Entonces, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos pasó todos los elementos desde el punto de vista arquitectónico y de uso, porque se pensaba establecer allí en el puerto del Buceo. Entonces, considerando lo que había sido la propuesta de iniciativa privada para usar esos espacios públicos y el puerto en sí, nos sentamos junto con ellos para determinar cuáles eran los elementos patrimoniales, los elementos fundamentales que había que mantener. Entonces, actividades que ellos planteaban con un énfasis muy grande como, por ejemplo, en la vivienda, en cuanto a cantidad de metros cuadrados, eran imposibles desde el punto de vista paisajístico, del patrimonio y de las relaciones que se establecían entre esos edificios y los ya existentes. Entonces, se llega a una propuesta diferente, que contempla esa propuesta de iniciativa privada y también la posibilidad de que se presente otro.

Puedo decir que eso está muy bien estudiado, pero nunca se hizo el siguiente llamado. Nunca se hizo el siguiente paso. Eso lo recibió el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero por otras razones, no por razones patrimoniales. Que no vayan a decir que nosotros somos los campeones del no, que es lo que dicen

por ahí. No somos los campeones del sí ni del no, sino de lograr acuerdos, porque el patrimonio no es un tema del pasado, sino que es, en realidad, valoración del pasado para plantearlo al futuro.

También se hablaba de si en el proyecto actual existen o pueden existir consideraciones que uno pueda adelantar. Diría que yo ignoro, no solamente todo el proyecto actual, sino que ignoro lo que existe, porque no tenemos documentación de lo que hay. ¿Por qué no tenemos documentación? Porque fue declarado patrimonio y monumento histórico sin justificación, sin elementos, nada más que al golpe de la tribuna, como fueron declarados cantidad de monumentos históricos. Entonces, para nosotros es muy importante que cuando lleguen los elementos que tienen que llegar, nos pongamos a estudiar cuáles son aquellos valores que nuestra generación, la generación de hoy, considera que son salvables totalmente, que no se pueden descomponer, y cuáles son aquellos que tenemos que pasar a las generaciones futuras.

Indudablemente, no sé con exactitud qué actividades, pero hay que compatibilizarlas con algunos edificios que existen, que son la memoria. ¿Qué es lo que se pretende? Aclarémoslo: se pretende que no se pierda la memoria. ¿Qué es no perder la memoria? Que cualquier visitante -sea un montevideano, un investigador, un integrante de la Comisión del Patrimonio- que entre allí y tenga otras actividades portuarias, etcétera -no sé qué otras actividades pueden tener-, sienta que está en un lugar histórico, que no está en un lugar en el que se hizo tabla rasa para hacer algo totalmente nuevo. Esa es la memoria que hay que mantener.

Yo les podría contar -porque lo he visto- cómo es el edificio, cómo son las carboneras, pero desconozco dónde y cómo están ubicadas, cuándo se construyeron, de qué modo, porque no tenemos esa información. Ese material no lo tenemos en la Comisión del Patrimonio; lo tenemos que conseguir en la medida en que estudiemos la nueva propuesta.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- No me refería tanto al monumento histórico en sí, sino al proyecto de ley que tenemos a estudio. En realidad, convocamos a diferentes actores para que, además de hablar del proyecto en sí, nos hicieran comentarios sobre el proyecto de ley, si más o menos se adecua a los requerimientos de la Comisión del Patrimonio.

SEÑOR INDA (Nelson).- Por un lado, el proyecto de ley ya establece un elemento que hay que mantener sin que la Comisión del Patrimonio hubiese actuado -la Comisión del Patrimonio también es asesora; no es vinculante, no siempre lo que dice la Comisión lo tiene que tomar el Estado; ya vemos que hay un elemento que es intocable desde el punto de vista de esa ley- y, por otro, nos parece bien que en el propio llamado ya exista un proyecto de fraccionamiento, porque va a tener que salir de un acuerdo de usos con el Estado y con un acuerdo patrimonial con la Comisión del Patrimonio. Por ejemplo, esto va a dar lugar a que el padrón se tome en su totalidad o se diga que un padrón sirve para que las funciones se cumplan y que otro padrón sirve para espacio público.

Es importante que esto quede bien establecido. Creo que en el proyecto de ley dice que se debe enajenar con el ganador y después de que se hiciese el proyecto de fraccionamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión le agradece la comparecencia y lo claro que ha sido en sus declaraciones. Para nosotros es importante que la Comisión del Patrimonio nos dé su punto de vista y nos aclare también en qué situación se está con respecto a estos dos padrones al día de hoy.

También tomamos expresiones suyas como mandado para la Comisión, de manera de acelerar los trámites para que le llegue la documentación correspondiente y así poder estudiar el proyecto

A continuación vamos a recibir a Los Cipreses S.A. y para la sesión que viene están citados la Intendencia, el Municipio y algún otro actor. Los diputados están interesados en conocer sus opiniones sobre este proyecto, que es importante no solo para la ciudad de Montevideo sino para el país.

SEÑOR INDA (Nelson).- Aprovecho, a través del señor presidente, para agradecerles la invitación. Como les decía, trato de salir del gabinete en todos los sentidos. Es lo que nos permite saber y palpar cuál es el pensamiento de los representantes nacionales y, a su vez, que ellos conozcan el pensamiento y la forma de trabajar de la Comisión del Patrimonio, que es la asesora del Poder Ejecutivo en la materia.

(Se retira de sala el señor presidente de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación)

(Ingresa a sala la delegación de Los Cipreses S.A.)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de Los Cipreses S.A. integrada por el señor Juan Carlos López Mena, el economista Gustavo Licandro, el doctor Luis Muxi y el ingeniero Walter Sánchez.

Tenemos a estudio una iniciativa privada que presentó la empresa Los Cipreses, en el año 2016, que ya tiene media sanción del Senado de la República y que está relacionada con la construcción de una terminal fluvio-marítima en los predios del llamado dique Mauá.

Como es de orden, para el estudio del proyecto estamos invitando a los actores relacionados, y en este caso estamos recibiendo a ustedes, que son quienes presentaron la iniciativa.

SEÑOR LÓPEZ MENA (Juan Carlos).- Agradezco la invitación; es la primera vez que hablo en un recinto que representa a gran parte de la democracia, así que me siento muy honrado de estar aquí.

Este proyecto tiene muchos años, diría diez años, hasta que se logró comprender; hoy le falta la aprobación de la Cámara de Representantes.

El Puerto de Montevideo tiene sus problemas de espacio. Nosotros estamos enclavados en un lugar donde el turista sufre porque tiene que salir, pasan los camiones y todo eso crea problemas. La salida y la entrada al puerto es complicada; cuando va a salir un barco vienen decenas, cientos de coches y girar ahí es un problema.

Esto es algo que a nuestros clientes o a los turistas que traemos les trae problema y, en definitiva, lo que perseguimos es brindar un servicio cada vez mejor. Inclusive, este año que para nosotros terminó el 31 de marzo vendimos, desde el exterior hacia Uruguay, doscientas mil camas. Esto significa que somos el principal vendedor de hotelería de Uruguay desde el exterior, entonces, nos interesa mucho mejorar los servicios, tanto portuarios como de los barcos.

A su vez, estamos construyendo un segundo barco a gas licuado que reduce las emisiones en cerca de un 80% con respecto al gasoil.

El otro día en Buenos Aires también inauguramos una planta de energía solar. Pensamos que si se concreta esta terminal va a utilizar energías renovables, por lo menos la solar; en ese entonces ya va a haber acumuladores económicos, no tan caros -hoy se puede acumular energía solar, pero es muy caro; seguramente, en los próximos dos o tres años, con los avances en la tecnología podrá haber acumuladores solares-, para tener día y noche energía solar.

Me limito hasta aquí; estoy abierto a lo que me quieran preguntar.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- El señor ministro de Transporte y Obras Públicas mencionó, en líneas generales, los desafíos del Puerto, las dificultades de tránsito y ya en la rendición de cuentas de 2016 había pedido autorización para la enajenación de los padrones, condicionada a un proyecto de puerto para pasajeros. El Poder Ejecutivo consideró oportuno y envió a consideración del Parlamento, no una idea de aprobación de un proyecto de iniciativa privada, que no le corresponde, sino la enajenación de padrones, que es lo que vamos a tratar, que sí nos corresponde

Acabamos de tener una reunión con el presidente de la Comisión de Patrimonio y la preocupación era el seguimiento de la obra para preservar aquellos aspectos patrimoniales que hacen a la identidad de la ciudad y la posibilidad de trabajar en conjunto. Me parece que es un aspecto a considerar en un proyecto de estas características.

Otra cuestión es que no cabe duda de que la comisión lo tratará y el plenario también, sobre la base de la posibilidad de desarrollo que tiene la interconexión con Buenos Aires y el papel del turismo. No obstante, estamos desafectando el patrimonio nacional y me interesa saber, esencialmente, en los procesos o tiempos en que está planteada la ejecución del proyecto -por supuesto no estamos pidiendo ningún elemento que tenga que ver con la reserva que establece la ley de derecho a la iniciativa privada, porque no nos corresponde analizarla nosotros, sino el Poder Ejecutivo- los montos de la inversión y también la perspectiva

en términos de crecimiento de la modalidad de transporte de estas características para los próximos años, teniendo en cuenta si hay estudios de crecimiento de turistas.

Asimismo, otro elemento que analizaremos con la Intendencia, será el impacto urbano de la obra, porque cualquier intervención de estas tiene impacto urbano. Todos estos serán elementos decisivos para que la comisión que asesora al Cuerpo lo recomiende o no. Esos son elementos importantes a manejar por parte de la comisión: la voluntad de trabajar en la preservación del patrimonio, los aspectos vinculados a un proyecto que incluya la ciudad y le agregue valor, además de cumplir con su rol de logística y, particularmente, los tiempos de la obra y los montos de inversión.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Agradecemos la visita, dado que nos ilustra, de primera mano, acerca de algunas dudas que podamos llegar a tener y aporta algunos elementos que nos permitirán un mejor desarrollo del trabajo en la consideración de este proyecto.

Sin duda, este no es un proyecto nuevo. Ya tiene algunos años. En el ámbito del Parlamento ya tuvimos algunos intercambios en la rendición de cuentas pasada -eso ya es de público conocimiento-, pero el objetivo que plantea el Poder Ejecutivo en esta propuesta es tratar de aprobar este proyecto de ley que permita, obviamente, llevar adelante una iniciativa de esta naturaleza.

Para mí es importante -en la misma línea de lo que planteaba el señor diputado Óscar De los Santos- conocer los montos de inversión y en cuánto está considerada la inversión que se estaría realizando y los tiempos.

También me gustaría conocer la estimación en cuanto al movimiento de mano de obra que eso significa.

Conocemos el tema. En algún momento, los integrantes de esta Comisión visitamos el puerto y sabemos las dificultades que hay. En las oportunidades en que hemos estado hablando con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos, hemos visto la necesidad de ganar espacio y generar condiciones que sean más accesibles y de mejor calidad para los pasajeros y los turistas.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Me sumo a los saludos a la delegación.

Creo que es muy importante que pueda participar una de las empresas interesadas en una licitación que va a haber luego de que se pueda aprobar el proyecto de ley que enajena determinados padrones, pero me parece que es interesante que el Parlamento, la casa de la democracia, también conozca cuáles son las intenciones, en este caso, para utilizar y sobre todo generar un movimiento interesante en la ciudad de Montevideo.

Más allá de la evaluación positiva que en términos generales pueda tener la comisión acerca de la posibilidad de concretar obras para la ciudad de Montevideo y el país -sin duda, esta empresa es muy importante para el desarrollo del transporte fluviomarítimo; de hecho, es una de las principales empresas que mueve turistas y uruguayos que cruzamos al otro lado del charco-, creo que lo importante aquí es poder contar con vuestra opinión, porque en realidad la Intendencia de Montevideo, cuando el intendente era Ehrlich, había desarrollado un proyecto que se llamaba “Bahía Capurro”, que incluía dentro de su zona de desarrollo también la construcción de una terminal fluviomarítima y posibilitaba también el desarrollo de esa zona, bastante deprimida. ¿Cuáles fueron los motivos que llevaron a la empresa a presentar otro lugar en la ciudad de Montevideo y cuáles son las consideraciones desde el punto de vista urbanístico y de los intereses de la empresa? Me interesa que esto quede expresado en el ámbito de la comisión.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En el mismo sentido, saludamos a los jerarcas y técnicos de la empresa Los Cipreses. Para nosotros es ilustrativo poder tener esta reunión con ustedes para conocer de primera mano algunos detalles de este proyecto

Nosotros tenemos aquí el proyecto de ley, pero no conocemos la iniciativa privada. Nos parece interesante acceder a esa iniciativa para tener más claro cuáles son las principales líneas de este proyecto.

Adelantamos que nos parece interesante poder generar un puerto de pasajeros en una zona que hoy está deprimida, por los motivos que se dijeron previamente. Si bien la actual terminal de pasajeros en su momento fue una buena noticia para nuestro país, para la actividad portuaria y para el tráfico de pasajeros entre las dos capitales, hoy ha quedado -por el crecimiento de las cargas en el puerto de Montevideo y por distintas causas

como el crecimiento del tránsito en la rambla de Montevideo- insuficiente para el volumen de pasajeros que maneja en determinadas épocas del año. A priori nos parece una buena iniciativa sacar de esa locación a la terminal de pasajeros y llevarla a un lugar que, posiblemente, potencie, además, una zona de la rambla de Montevideo que hoy no tiene una gran actividad y que, además, por otras obras que están situadas en la zona, tiende a transformarse y a generar un polo para la ciudad que tendrá una vida distinta a la que estamos acostumbrados a ver en la actualidad. Por eso, nos parece importante conocer el texto de la iniciativa privada.

También nos gustaría, si es posible, que en algún momento nos puedan hacer un resumen, porque acá hay varios padrones. Hay dos padrones terrestres que cambian de titularidad y hay enajenaciones. Es un negocio complejo. Entonces, sería bueno si en algún momento pueden aclarar cuáles son las previsiones que hay en esa materia para que nosotros lo tengamos bien claro.

No lo dije al principio, pero quiero hacer algunos comentarios y también algunas preguntas vinculadas a lo que es el texto legal y la implantación futura de esta inversión en la costa de este puerto de pasajeros.

El artículo 2° del proyecto, establece: "El Estado conservará derecho real de uso sobre las instalaciones en los edificios a construirse que se destinen al cumplimiento de cometidos esenciales, servicios públicos u otros a su cargo en la terminal fluvio- marítima, en la forma y condiciones que el pliego determine". No se habla del derecho real de uso de muelles e instalaciones. Eso no figura en el articulado. Puede ser materia de reglamentación, pero nos preocupa, sobre todo, saber en qué condiciones quedarían, por ejemplo, embarcaciones de Prefectura que quisieran acceder a los muelles que se construyan. Sería bueno saber cuál va a ser el tratamiento que tendrá ese tipo de temas y a qué nivel se van a explicitar para que queden claros para la Comisión.

En el artículo 3° se hace referencia a los monumentos históricos que se encuentran allí. Se menciona a la Compañía del Gas y al Dique Seco de Montevideo "Barón de Mauá".

Nosotros queremos que nos hagan una aclaración, porque allí hay una torre con un reloj, que es un sitio muy interesante, con valor histórico, patrimonial, que en este momento no está en buen estado. Quisiéramos saber cuál es el tratamiento que está previsto dar a ese sitio que lo consideramos de valor. Hoy no está en buenas condiciones, por lo que sería bueno dejarlo en buenas condiciones y, además, pensamos que bien manejado puede llegar a engalanar este proyecto y sumar, en el sentido de mejorar o ir en línea con un proyecto de nivel como el que, aparentemente, se quiere hacer con una inversión muy importante.

Asimismo, consideramos muy importante la inclusión del artículo 6°, que se agregó en el Senado de la República, luego del estudio que se hizo en la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Nos parece que ese artículo que se anexó brinda garantías, porque se habla de un proyecto muy importante y todos sabemos que los proyectos muy importantes pueden atravesar distintas circunstancias, por lo que es bueno que las garantías queden claras para el Estado y para los privados que están ofreciendo llevar adelante una iniciativa de este porte.

En el mismo sentido, creemos -esto no es para ustedes- que el Estado uruguayo en su momento tendrá que tener presente los tratados internacionales y los convenios vigentes en la materia, a los efectos de hacer las comunicaciones pertinentes, con el fin de evitar ulterioridades que no sean deseadas.

En materia de dragado, quisiéramos saber cuál es el dragado que estiman que necesitan para acceder a la futura terminal de pasajeros, quién va a tener a su cargo ese eventual dragado de apertura y mantenimiento y quién llevará adelante las obras de balizamiento.

En materia ambiental -otro aspecto importante-, queremos saber cuáles son las previsiones que tiene esta inversión en caso de ser adjudicada y si tienen ya hecho algún estudio de corrientes marítimas -un tema también importante- porque se van a construir escolleras y allí se involucrarían aspectos técnicos que seguramente exceden a todos los aquí presentes, pero que son importantes por los eventuales cambios que puedan hacerse y porque allí está el dique Mauá, con una actividad importante que hay que preservar a futuro.

En el mismo sentido, queremos saber si ya hay algún estudio de impacto urbano o de circulación de tránsito. De repente esto no está vinculado directamente con la iniciativa, pero queremos saber si han manejado algún

estudio de este tipo. De todas maneras, es algo que vamos a preguntar a la Intendencia de Montevideo en el momento en que nos visite.

SEÑOR MUXI (Luis).- Las preguntas son varias, de distinto tipo y muchas de ellas, obviamente, podemos contribuir a ilustrar en la medida de lo que hemos conocido porque, en rigor, se trata de un tema que planteamos como una iniciativa privada pero después siguió la ruta del trámite que la Administración fija, que en este caso fue solicitar informes a varias instituciones del Estado relacionadas o vinculadas para después plantear este proyecto de ley.

La iniciativa podría haberse limitado exclusivamente a determinar los padrones a enajenar, el valor -si lo tuviere- o las contraprestaciones, pero dada la magnitud de la obra y todas las preocupaciones que ustedes han planteado, en lugar de establecer, simplemente, una autorización formal a enajenar o no un inmueble -como se hace normalmente- es claro que en esta etapa el Poder Ejecutivo entendió más conveniente dictar normas legislativas que conformaran un texto claro y definido en el cual deberán plantearse las distintas ofertas de los eventuales y posibles oferentes que sean convocados a la licitación.

Este es un paso previo a muchas de las preguntas que se plantean pero, en primer lugar, creo que es importante, por lo menos, ordenar en lo que tiene que ver con el texto que está sometido a aprobación.

Sobre el artículo 2° se hace una pregunta que para mí es de alto interés y que a nosotros también nos preocupa mucho, que es la fijación a favor del Estado de un derecho real de uso sobre las instalaciones que concreta cometidos esenciales del Estado, servicios públicos u otros que estén a cargo de la terminal fluvio-marítima. El recuerdo que tengo es que cuando se hicieron los planteos originales la propuesta del Estado estaba focalizada en aquellos institutos públicos que se sabía, a conciencia y desde antes, que requerían tener espacios disponibles para cumplir las tareas, fuera la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección Nacional de Migración, la Interpol, la Policía, etcétera.

Tengo entendido que la redacción actual obedece a que el Estado no quede restringido o limitado en esta instancia -que se juzgará no es la oportuna para eso- y a cambio de ello le dan una amplitud o una importancia realmente más significativa. Es decir, no dicen de antemano: “Acá o allá van tales o cuales autoridades públicas”, sino que dicen que el Estado conservará el derecho a determinar sobre las instalaciones en los edificios. A su vez, hoy esto define un criterio que es amplísimo porque refiere a “cometidos esenciales, servicios públicos u otros”, todo. Pero, en realidad, lo está trasladando a que sea, efectivamente, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en acuerdo con el presidente de la República, el que determine con precisión cuáles son esos lugares y cuáles son los requisitos. Dirá: “Necesitamos que la Dirección Nacional de Migración tenga un área física de tanto, en tales condiciones, con vista hacia allá o hacia acá”. En eso, lo único que no hemos dicho en nuestro planteo original es que existe la mejor disposición de la compañía -que, además, es necesaria porque no se puede trabajar sin el concurso de la autoridad pública- para que eso se lleve adelante.

Tengo el recuerdo de que se discutió sobre la forma jurídica y se entendió que lo mejor era tener un derecho real de uso que fuera lo más maleable y fácil de ajustar a cambios eventuales. Es decir que creo que la preocupación pasó de fijación de objetivos específicos y particulares -que para nosotros hubiera sido mejor- a una mayor discrecionalidad que el Poder Ejecutivo está planteando en este momento al Parlamento para que resuelva sobre el punto en concreto.

En segundo término, el señor diputado hacía referencia -son una cantidad de preguntas y a veces cuesta resumirlas- a los muelles y las escolleras. Creo que en el artículo 2° no hay previsión específica porque está contenida expresamente en el artículo 1°. La enajenación -dice esto con claridad- excluye “las obras portuarias, terrestres y marítimas objeto del llamado”. O sea, ¿qué es lo que van a vender a quien gane la licitación? Las tierras de los padrones que están allí determinados y precisados. En ningún caso y circunstancia le van a vender -dice primero con carácter general- las obras portuarias terrestres y marítimas y después concreta y específicamente -con mucha precisión y claridad- los muelles y las escolleras.

No soy técnico en muelles ni en escolleras, pero me imagino que una obra significativa desde el punto de vista económico -hablo de decenas de millones-, ofrece distintas alternativas posibles en cuanto al origen de los materiales a usar, ya sean más modernos o más tradicionales; se verá y eso también va a depender de muchas cosas: de lo que pueda decir la Comisión del Patrimonio sobre el particular y de lo que puedan decir las autoridades que están involucradas en este tema. También es bueno que se destaque acá que, por supuesto,

el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente tiene las facultades de control sobre la franja costera. La franja costera nacional está a cargo del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que es el que tiene la capacidad material de juzgar -a la vez que juzga la Intendencia de Montevideo- sobre los aspectos vinculados con la franja de protección costera. Hay una franja de salvamento y hay una relación que curiosamente está vinculada con la instalación del Palacio Salvo. Este edificio fija una determinada línea imaginaria que también se aplica al puerto dentro de esa área de 250 metros.

Nosotros entendemos que acá, por la Constitución de la República, por el Código de Aguas, por las normas portuarias, por toda la legislación uruguaya, no hay duda de ninguna naturaleza de que el álveo, o sea, la zona de agua que queda dentro de las escolleras, es parte de una concesión. El pliego nos dirá si la concesión es de cincuenta años -nosotros quisiéramos que fueran cien años- y las normas determinarán cuáles son sus límites.

Aparte del álveo, nos da la sensación de que el Gobierno ha querido afirmar su derecho de propiedad sobre los muelles y las escolleras, lo que ha sido parte de un tema que a veces no ha sido adecuadamente discutido, sobre todo en el nivel de discusión no muy ajustado desde el punto de vista técnico y que pertenece más al ámbito periodístico -"Les dan estos padrones y vaya a saber…"- ; bueno, lo dice la norma: hay una contraprestación que no puedo calificar pero va a ser relativamente muy costosa para el inversor.

Además, el inversor no rescata porque pasa de pleno derecho a ser propiedad del Estado uruguayo. O sea, el Estado uruguayo va a ser propietario de las escolleras y de la parte del muelle que se determine. ¿Quién va a determinar sobre el muelle? A mi juicio -lo dice también la norma-, el pliego de condiciones lo dirá con precisión. Dirá: "Toda esta parte de acá es del Estado y es potestad del Estado". Cuando salga el pliego veremos si a nosotros, a Los Cipreses le conviene, o no, presentarse en esa licitación porque, de verdad -son aspectos muy importantes-, no es una inversión reproductiva en términos reales sino que, desde el punto de vista económico, es una inversión muerta, es enterrar plata útil y necesaria para el resto de las obras, pero de una participación significativa.

Además, se preguntó -y me parece muy importante poder aclararlo- qué pasa con las embarcaciones. Existen normas sobre las embarcaciones, de lo que se puede o no hacer y de lo que puede hacer el concesionario. El concesionario va a estar restringido por esta norma ampliada de autorización, que no es común, que fija reglas. Las reglas las fija el Parlamento, que es la autoridad máxima y soberana, por lo tanto, los demás tendrán que cumplir.

Además de esas reglas, están las reglas del Código de Aguas. No se pueden salvar y, además, el uso del agua tiene una base constitucional: pertenece de manera imprescriptible, inalienable y eterna a la nación, es parte constitutiva del Estado uruguayo.

En esa materia, la Ley N° 16.246, del año 1992, de puertos, establece con una gran precisión que el concesionario debe prestar servicios a terceros en igualdad de condiciones a todos aquellos que lo soliciten en el marco de la concesión. ¿Qué quiere decir esto? Este es un puerto privado de Los Cipreses; desde el punto de vista jurídico, es un puerto privado, pero desde el punto de vista de su gestión y administración no es un puerto que pueda negar a terceros su uso. Como contrapartida, tiene la obligación cuando se le pida su uso. El Estado dará una nueva concesión para eso y determinará que vaya allá. Los Cipreses deberá velar y el Estado deberá velar -en este caso la autoridad portuaria- para que eso se cumpla a rajatabla, o sea, que de verdad haya un respeto a la posible competencia en igualdad de condiciones.

Todo esto está sustentado en un planteo nuestro que es mucho más largo, más amplio, más ambicioso -nos hubiera gustado que fuera de otra manera- y en una serie de restricciones. Por una u otra razón, el proceso administrativo acumula las opiniones que a veces no son coincidentes entre los distintos órganos del Estado; no digo que entorpezcan pero, de alguna manera, crean circunstancias que son diferentes.

El señor diputado también hizo un planteo interesante sobre la amplitud del artículo 3º, que se vincula también con la reciente visita del arquitecto que dirige la parte del patrimonio.

Desde nuestro punto de vista -asumimos que también desde el punto de vista del Gobierno nacional, que lo ha promovido- obviamente, es resorte del Gobierno nacional consultar los temas patrimoniales. Lo que vamos a hacer con este tema del patrimonio será respetar la ley de patrimonio y, en lo posible, si podemos, mejorarla. Muchas veces los privados pueden mejorar las previsiones que, en determinadas circunstancias, tienen los miembros de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, porque si dicha comisión tiene

preocupación por el predio, nosotros -no quiero compararnos con ellos-, por lo menos, tenemos la misma preocupación por el paisaje, por el impacto urbano, por el ingreso y por mil circunstancias más que, inevitablemente, estarán vinculadas con este proyecto que es muy complejo en esos aspectos.

Por supuesto, estos padrones son vendibles por el Estado, pero el Estado los puede enajenar. Lo que podrá decir la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación y el pliego de condiciones será que no vamos a arrancar la cosa tan linda que está allí, donde la gente se sienta o va a pescar; no vamos a hacer nada que sea una violación de las normas patrimoniales, pero parece muy claro que la preocupación fundamental del Estado en esa área es que lo único valioso desde el punto de vista patrimonial que ha encontrado allí es, precisamente, el edificio al cual alude el señor diputado Olaizola. Allí está esa unidad arquitectónica, hecha de piedra, con un reloj, que hicieron los ingleses, en su tiempo. Nuestra propuesta dice con total precisión que nuestra voluntad es mantenerla y hacernos cargos de su manutención. O sea que sería poner en valor lo que hoy no está puesto en valor. Hoy está técnicamente como están también otras cosas que yo reputo a nivel personal, que son del Estado y que me gustaría ver renovadas o, por lo menos, que no se vayan destruyendo. Nuestra voluntad es esa.

Si nos preguntan qué alojar en ese lugar, tenemos algunas ideas, pero sabemos también que en el Gobierno hay otras varias. Puede ser el museo del tiempo o también un museo de otra naturaleza, con otro tipo de colecciones. Nuestra voluntad es que ese edificio se va a respetar. Estoy seguro de que los pliegos lo van a decir con total precisión y creo que es el foco desde el punto de vista patrimonial. La iniciativa expresa que la enajenación no podrá afectar el monolito. Seguirá siendo propiedad del Estado. Nosotros ofrecimos esto, pero el Estado puede hacer lo que le parezca; lo podrá administrar y cuidar el propio Estado, a través del Ministerio de Educación y Cultura, que ha sido el que ha manifestado mayor interés relativo en participar en ese tema.

En cuanto al artículo 6º, sí es una innovación, porque acá hubo dos proyectos. El primer proyecto naufragó y el segundo fue el que se aprobó.

Quiero decir con total sinceridad que para nosotros esto no constituye una limitación que seamos incapaces de superar, pero nos plantea circunstancias que queremos ver plasmadas, con mucha mayor precisión en los documentos posteriores. A esta altura, nosotros lo visualizamos como estas grandes líneas: debemos competir, los muelles son del Estado y eso forma parte de la estructura del Estado en materia portuaria.

Quiero contestar una cuestión de carácter general. Nosotros presentamos la PPP y el Poder Ejecutivo, a través de la Resolución Nº 136, del 11 de abril de 2016, declara de interés la iniciativa privada. En dicha resolución ya establece todas la condiciones para que hagamos un estudio de factibilidad, que tiene que incluir el anteproyecto de las obras de la iniciativa, los estudios de base, la prefactibilidad ambiental y el análisis paisajístico -creo que todo eso era parte de la inquietud de varios de los señores diputados-, sin perjuicio, además, de que nos dice que aparte, por nuestra cuenta, tenemos que solicitar los permisos requeridos a la Intendencia, a la Dirección Nacional de Medio Ambiente y a la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación. Lo que puede haber dicho o no el presidente de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación ya está, porque el Poder Ejecutivo ya dijo que nosotros debemos considerar ese tema. Debemos conseguir los permisos de la Administración Nacional de Puertos, de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación y de todas las instituciones públicas que correspondan y definir los usos para desarrollar el emprendimiento inmobiliario.

Nosotros tenemos ideas sobre el particular. Los Cipreses y su presidente tienen ideas varias que, en definitiva, van a depender de cuál será el sistema de restricciones que ponga el pliego.

El pliego puede decir que no se puede construir nada de más de dos pisos. Bueno, la verdad es que será un poquito más difícil, al ser una superinversión.

Nosotros queremos preservar las carboneras viejas. No está dicho de manera expresa en el proyecto, pero nosotros sí lo manifestamos de manera precisa cuando lo planteamos. Hay cosas que van a surgir.

Tenemos que determinar con precisión absoluta la sustentabilidad que tiene la tierra que está debajo de esa agua, la altura, los cambios en las alturas y las mareas. Yo sobre eso no le puedo contestar, pero sí les digo que esto dispara un proceso en el cual nosotros tenemos que interactuar con el Ministerio de Vivienda,

Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo.

En cuanto al impacto ambiental, ya están definidos por la Intendencia de Montevideo los distintos aspectos del impacto ambiental: el impacto en el ingreso, el impacto sobre la zona, el impacto sobre el nivel de la altura de la edificación, etcétera.

En esa misma línea que planteaba el señor diputado y que fue, no digo discutida -porque nosotros sugerimos en nuestro planteo lo que nosotros querríamos-, el Estado es muy severo al establecer el tema de que los espacios baldíos sean librados al uso público. A nosotros nos parece bien que sean librados al uso público, pese a que en realidad es un predio privado, pero si yo pago una suma muy importante, invierto y después lo enajenan, habrá que ver cómo conciliamos esa circunstancia. En definitiva, va a depender de que el proyecto que gane, si gana, sea conforme a pliegos y sea aceptable para la comisión que haga la adjudicación definitiva.

Repito: es importante la inclusión del artículo 6º. Creo que está bien. Es una defensa agregada que no es usual que se tome, pero que se toma en este caso concreto. Sería una buena forma de aplicar en muchas otras oportunidades en la cuales el Estado a veces concede cosas y las pierde o pasa veinte años para recuperarlas. Me parece que es de orden y está bien establecido.

Con el texto, en general, lo que estamos haciendo, de buena fe, es confiar en las autoridades del país y en que se va a aplicar de una manera razonable y conforme a buenas prácticas, porque en realidad las inversiones son muy importantes.

SEÑOR LICANDRO (Gustavo).- Creo que puede ser interesante refrescar cuáles son los pasos que tenemos que seguir de aquí en adelante, porque eso también permite entender con precisión cómo va a ser la aparición de la información que, en definitiva, todos estamos expectantes de conocer con precisión.

Partimos de la base de que, finalmente, el Parlamento nacional aprueba este proyecto de ley y ahí se desatan un montón de estudios y trabajos que, inclusive, van un poco más allá de lo que está previsto en la resolución del Poder Ejecutivo.

Cuando el Poder Ejecutivo saca la resolución manifestando su interés en esta iniciativa privada, da una lista de trabajos, documentos y actividades que hay que hacer para presentar. Algunas de esas cosas ya están iniciadas, otras no, por un tema de tener la certeza de que el proyecto va a poder seguir adelante. Todas esas cosas van a permitir que el Poder Ejecutivo llegue a la elaboración del pliego con toda la información que necesita, inclusive para tomar las salvaguardas técnicas o defensas que correspondan en cuanto a las actividades o construcciones a hacer.

Además, es posible que, presentada toda esta documentación, el Poder Ejecutivo, previo a la elaboración del pliego, nos pida algún informe adicional. Personalmente, creo que habrá algunas cosas más que el Poder Ejecutivo va a solicitar, precisamente por la magnitud del proyecto. Estamos hablando no de un proyecto inédito, pero en realidad la actividad portuaria y la actividad privada a nivel portuario es muy escasa en Uruguay, sacando alguna actividad deportiva y alguna actividad de empresas que manejan su realidad portuaria. Entonces, creo que tenemos una etapa de elaboraciones que no sé cuánto tiempo va a llevar, pero serán algunos meses, a partir de que contemos con la certeza de que el Poder Ejecutivo está facultado para la enajenación de estos predios.

Una vez que el Poder Ejecutivo tenga todo eso, procede a la elaboración del pliego de licitación, que tendrá los plazos y los términos en los cuales habrá una presentación y luego la adjudicación a quien sea el concesionario. Esa etapa de acopio de datos y de información precisa transcurrirá desde ahora hasta el momento en que el Poder Ejecutivo pueda publicitar un pliego en el que toda la información técnica tendrá que estar muy afinada. Uno de los aspectos más importantes a definir, además de esa información, es el plan maestro y cuál será el estudio de arquitectos que participará, seguramente de nivel internacional. El señor López Mena puede ser más explícito en las características del estudio de arquitectos que seguramente va a desarrollar el mejor camino para la puesta en valor del predio y cuál es el mejor plan maestro desde el punto de vista de obras, inversiones y desarrollo urbanístico en ese lugar. Eso es lo que, seguramente, va a permitir identificar cuál va a ser el cronograma de proyecto de inversión que, sin duda, empieza por toda la parte

portuaria, que es lo que sí tenemos más identificado y más claro en lo que refiere a cuáles son los eventuales caminos a seguir.

En cuanto al tema números, es un compromiso dar uno, porque en realidad todavía no lo tenemos totalmente afinado hasta no tener todo esto. Realmente no es que esté esquivando la pregunta, pero cualquier número que dé seguramente tendrá un error en más o en menos. Lo único que puedo decir es que serán números importantes, por lo menos para lo que es una obra de infraestructura de este tipo en nuestro país. Los tiempos de ejecución también van a salir de ese plan maestro que se desarrollará.

En todo proyecto de inversión cuyo repago surge en parte del crecimiento de la actividad de tránsito de personas y de vehículos, o sea, de la actividad propia, cuanto más cortos sean los plazos de la inversión en esa infraestructura necesaria para poner la actividad allí, mejor, porque en definitiva todo lo que es inversión muerta termina destrozando las tasas de retorno de los proyectos, con lo cual, en realidad, cuanto antes se llegue al pliego y al proceso licitatorio, tanto antes será el inicio de un proceso desde el punto de vista de la construcción. El Poder Ejecutivo va a querer tener el proyecto, el proyecto de ingeniería y el plan maestro en materia arquitectónica previo a la concesión; seguramente, no va a firmar una concesión sin saber cuáles son los detalles y cuál será la estética y el impacto urbanístico que va a tener. Descarto que así será; de hecho, así nos lo está diciendo la gente de la Intendencia de Montevideo.

El señor diputado Caggiani se preguntaba por qué no en Capurro. No tengo esa respuesta; preferiría que el señor López Mena les contara un poco el devenir del tema. Lo único que puedo decir, por mi conocimiento a través de la prensa, es que seguramente ese proyecto colide con todo lo que hoy en día se está proyectando vinculado a UPM en Uruguay, con lo cual algo me dice que aún cuando no se hubiese desechado esa idea, hoy estaría cuestionada.

Si me estoy olvidando de responder algún tema, pido disculpas o me lo recuerdan.

En cuanto a la parte de números del proyecto, lo más importante se sabrá al momento de la apertura del pliego de licitación, que será muy estricto por todo lo que decía el doctor Muxi; luego habrá un contrato de concesión donde todos los aspectos estarán reflejados claramente.

SEÑOR LÓPEZ MENA (Juan Carlos).- Para mí también fue muy interesante escuchar al doctor Muxi y al economista Licandro, quienes me están ayudando desde el primer momento, junto al ingeniero de CSI Ingenieros.

Quiero aclarar que previamente se realizaron estudios sobre las mareas, en cuanto a si pueden perjudicar o no, pero este aspecto lo podrá explicar mucho mejor que yo el ingeniero Sánchez.

En este tema ya se han invertido cientos de miles de dólares, pero en los negocios uno está acostumbrado a ganar y a perder. Para responder al señor diputado De los Santos, la suma es muy importante, pero no la puedo precisar porque hay un montón de signos de interrogación en cuanto a lo que dirá el Estado.

En cuanto a otra de las preguntas, desde el primer día que entré al predio está previsto reciclar el edificio del reloj, darle valor cultural. Inclusive, sugerí dárselo al Ministerio de Educación y Cultura porque cuando uno construye elefantes grandes, hacerlos es un trabajo económico muy grande, pero después mantenerlos es el gran trabajo. De eso tiene mucha experiencia el Estado uruguayo, que tuvo cosas hermosas y por suerte algunas se reciclaron muy lindas, como el hotel de Carrasco, pero después el mantenimiento requiere sumas importantes. En este proyecto eso también está previsto, porque no es hacer una cosa linda, sino después mantenerla linda.

Nosotros tenemos previstas muchas cosas sobre este proyecto, pero hay algo que tienen que comprender: quien realmente es empresario, es soñador. Uruguay tiene experiencias de emprendedores que hicieron, por ejemplo, el hotel Argentino, el dique Mauá. Por supuesto que vamos a proteger el dique Mauá; el proyecto prevé que la escollera parta de la punta, de manera que las olas ya no van a golpear más sobre su paredón. En la actualidad, cuando hay mucho viento no se puede trabajar allí porque el agua invade, golpea y cae sobre el dique.

En cuanto al edificio -respondiendo al señor diputado De los Santos-, encontramos una forma muy interesante de reciclar las carboneras, de aprovechar lo que hay abandonado para ponerlo en valor histórico,

cultural; todo lo que hay allí tiene una historia hermosa: se llevaba carbón, se hacía gas con el carbón. Todo eso también fue producto de sueños, por eso esperamos que venga otro soñador que de alguna manera los reviva.

Muchas veces se habla mal de los empresarios a través de los diarios, de los medios de prensa. Anoche lo explicaba en una reunión que tuvimos: si yo fuera un falso médico, un falso abogado o un falso economista, soy falso porque fragüé un diploma. Quien hace cosas malas no es empresario, sino que se disfrazó de empresario para hacerlo. Eso también pasa con los políticos; puede haber muchísimos excelentes, buenísimos, pero algunas veces se puede filtrar alguien que ustedes mismos han condenado.

Los empresarios, si son empresarios, son soñadores, arriesgan, hacen cosas. Nosotros introdujimos hace tres años y medio el primer buque a gas licuado del mundo y construimos la planta de licuación de gas. La inversión fue de US$ 150.000.000, pero con ese barco, que muchos de ustedes conocen, aumentamos un 60% el transporte por Montevideo.

En el caso de este proyecto, soñamos con que se duplique o triplique el ingreso de turismo a Uruguay, porque solamente de Argentina recoge el 10% de su turismo, o sea, hay mucho para crecer. Todo lo que se haga de mejor servicio, buenas terminales, atractivas, buenos barcos, te lleva la vida. El otro día, en oportunidad de inaugurar las obras de los paneles de energía solar, festejaba los sesenta y tres años de trabajo ininterrumpido -empecé a trabajar a los trece años- ; decía que los próximos sesenta y tres van a ser mucho más lindos, y los pienso vivir. Yo creo que todos ambicionamos eso, pensamos en más.

Una vez, un poeta dijo que desea para nuestros hijos que vivan un país mucho mejor. Es lindo vivir en Uruguay, pero puede ser mucho mejor con el aporte de cada uno de los que estamos en esta Mesa, ustedes en la faz político- democrática y nosotros como inversores, respetando todas las normas. Uno tiene esas modestas ganas de ser protagonista en esas cosas.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Nos puede comentar algo sobre el proyecto del puerto en Capurro?

SEÑOR LÓPEZ MENA (Juan Carlos).- Yo empecé a hablar sobre el dique Mauá con Ehrlich, cuando era intendente. Con él fuimos, miramos y después me dijo que tenía una partida para hacer allí un museo muy lindo. Entonces, me preguntó: ¿por qué no elige Capurro? Y fuimos. Inclusive, hicimos un anteproyecto y lo presentamos, pero después naufragó. Creo que este proyecto es muy superior, pero muy superior a Capurro.

Yo conozco a todas las empresas de ferris del mundo. Inclusive, dentro de tres años se va a hacer aquí un encuentro con la participación de quinientas empresas; en el mes de octubre se hará en Cancún, el año que viene en Londres, el siguiente en Hobart Tasmania, y en el cuarto año se hará acá.

En un rato me voy a Buenos Aires a reunirme con unos australianos que tienen el mejor astillero -para mí- del mundo en este tipo de barcos. Me decían que todas las empresas de ferris del mundo están asombradas de que somos la primera empresa que tiene su propia planta de licuación de gas. Por eso digo que hacemos cosas que muchas veces tienen su riesgo. Cuando en su momento invertimos en tecnología no había precedentes de todo lo que hicimos.

Si hacemos este proyecto va a estar certificado por ABS, que es la empresa número uno en el mundo en materia de seguridad. Queremos un organismo supranacional que nos dé garantía de todos los proyectos. La planta de gas también fue asegurada con esa empresa. Costó dinero, pero a mí me da mucha tranquilidad porque transporto a familias enteras. Todos los temas de seguridad se deben cumplir y si se puede un poco más, mejor. Ese es nuestro criterio porque tenemos la responsabilidad de transportar a mucha gente y muchas veces hasta tres generaciones, ya que viajan los abuelos, los hijos y los nietos.

Yo viajo constantemente, todas las semanas, convivo con la gente y puedo decir que no sabe de seguridad. Todos nuestros buques están certificados por Norske Veritas, una entidad en Noruega, la más exigente del mundo. También cuesta mucho dinero llegar cuando construye el barco, pero nosotros lo hacemos a pesar de que no hay ninguna obligación. Cada empresa puede hacerlo libremente. Nosotros siempre extremamos todas esas normas de seguridad.

Lo mismo ocurrirá si llegamos a hacer este proyecto. Hemos consensuado con el Estado en que será lo más hermoso posible. Ya hemos hablado con arquitectos de renombre de aquí y del mundo, pensando en el mundo

porque queremos que esta obra trascienda, que salga en los titulares de Estados Unidos, de Inglaterra, de Francia, de Japón, que realmente sea algo de punta, que se declare puerto ecológico, que no haya humo, que los vecinos -que nos han dado mucho apoyo- estén contentos.

Si uno logra hacer todo eso y no perder dinero… porque esa es la sustentabilidad de una compañía; parafraseando, ustedes también hacen lo mismo en sus puestos, tienen que hacer un montón de cosas y cuidar que esto cada vez ande mejor.

Nosotros estamos jugados a que Argentina, con sus problemas de hoy, crezca, que Uruguay crezca económicamente y que Brasil estabilice y mejore su economía; son factores exógenos en los que uno no tiene ningún protagonismo.

SEÑOR SÁNCHEZ (Walter).- No se realizaron muchas preguntas técnicas, pero recuerdo una sobre el tema dragado. Nosotros empezamos a trabajar en el año 2016 en todo lo que es infraestructura, no en arquitectura sino en lo que son obras de abrigo, muelles, accesibilidad terrestre, para cumplir con lo que nos pedía el Poder Ejecutivo y, obviamente, ver si no aparecían luces rojas que de entrada pudieran significar que el proyecto no resulte viable económica o ambientalmente.

Desde el punto de vista terrestre, aclaro que se han hecho estudios preliminares, algunos de los cuales inclusive han quedado suspendidos a la espera de que esto siga adelante, pero avanzamos más de lo previsto en su momento.

¿Cuáles son los impactos o las cosas preocupantes? Obviamente, el impacto terrestre y el impacto marítimo. El impacto terrestre con relación a la rambla se arregla con buenas obras de infraestructura vial.

En cuanto al impacto marítimo, podemos decir que prácticamente no existe, porque no hay circulación en esa zona.

Las obras marítimas pueden causar impactos en la costa. En este caso en particular, ahí tenemos como un oasis, que es la playa Ramírez, porque prácticamente hacia el oeste, no hay playas y después, hasta pasando Punta Brava, hasta Pocitos, tampoco hay playas. Por lo tanto, creo que es algo muy valioso y a conservar. Efectivamente, este proyecto está en el área de influencia sobre la playa.

Ahí desarrollamos estudios de clima marítimo, porque esta es una obra que no tiene impactos, pero como toda obra marítima, cambia el sistema de corrientes y el oleaje en la zona. El tema de las mareas queda aparte y el tema del viento, que también es considerado, no influye para nada. En principio, con los estudios hidrosedimentodológicos realizados con la información disponible -porque acá todavía faltan estudios de campo, que están previstos, pero que cuestan mucho dinero y se van a hacer cuando corresponda-, los grandes problemas que podría tener la playa, que son erosión o acumulación de materiales no convenientes o contaminación de las aguas, no aparecen. Ninguno de esos problemas va a acontecer sobre la playa Ramírez y mucho menos sobre la costa circundante, que prácticamente es una costa rocosa.

En resumen: en los estudios preliminares, los pequeños cambios -toda obra ocasiona un cambio- no tienen ningún impacto relevante sobre la playa, lo que para nosotros fue un elemento fundamental, porque es la única playa que hay en toda esa zona de Montevideo. Obviamente, si esto continúa, se van a tener que hacer perforaciones.

Un tema fundamental en este proyecto es que no tiene dragado. El dragado es el gran cáncer de las obras portuarias, no solamente por el costo, sino por los temas ambientales.

Nosotros diseñamos el frente de atraque a una distancia de la costa que hace que el calado de los buques que van a operar ahí, que son los de Buquebús y algún crucero, un remolcador y Prefectura, tengan agua suficiente y no se necesite dragado, con lo cual ahí eliminaríamos radicalmente, por ejemplo, el tema de la contaminación por dragado.

Luego, el diseño siempre conserva lo que es la seguridad interna y el tema del coronamiento de las escolleras, para que sea un área protegida para los buques y para que ese diseño que termina siendo un obstáculo en la costa, no afecte la costa.

Eso en cuanto a los estudios preliminares que, reitero, son preliminares, no definitivos. En ellos no hay ninguna luz roja ni nada que nos preocupe. Eso es muy claro hasta este momento.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Hoy hice referencia también al balizamiento. Si no hay dragado, ¿no van a necesitar balizamiento? ¿O van a necesitar balizamiento para la entrada de los barcos?

SEÑOR SÁNCHEZ (Walter).- Por supuesto que se necesita balizamiento, porque por más que no necesite un canal, el barco tiene una ruta que debe respetar. No puede entrar por cualquier lado. Además, la bocana, que tiene 150 metros, tiene una determinada orientación y el buque necesita entrar en determinada alineación. O sea que va a haber balizamiento de las escolleras, obviamente, por otras embarcaciones que puedan andar por ahí, y balizamiento de un canal de acceso.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas agradece la presencia de las autoridades y técnicos de la empresa Los Cipreses S.A.

La comisión seguirá con el tratamiento de este proyecto. Hay otros actores, tanto del Estado, como particulares, invitados a dar su punto de vista y esperemos que el mes que viene lo estemos tratando en la comisión para dar o no aprobación al tema y después pasarlo al pleno de la Cámara.

(Se retiran de sala autoridades y técnicos de la empresa Los Cipreses S.A.)

——Quiero informar que habíamos quedado con el señor ministro que iba a venir el 16 de mayo a hacer la presentación que realizará el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la rendición de cuentas sobre el tema de la vialidad nacional

Finalmente, coordinamos para que concurriera a una sesión extraordinaria, el día miércoles 23 de mayo a la hora 12. Ampliaremos la invitación a los señores diputados del interior que el año pasado concurrieron para conocer la proyección y la rendición de cuentas de la vialidad nacional.

Asimismo, tenemos dos notas. Una, es una nota enviada por el edil Marcelo Díaz, de la Junta Departamental de Artigas, relacionado al tránsito en la ciudad de Artigas y, la segunda, es una nota que nos envía la edila Lidia Chaves, de la Junta Departamental de Flores, referida a la reforma para el puente Paso de Calatayud, sobre el arroyo Porongos, que está relacionada con la PPP 3, la obra de reparación de la Ruta Nº 14 de Mercedes a Sarandí del Yi.

También tenemos una nota que envió el señor diputado Battistoni, a los efectos de que la comisión invite al doctor Arturo Yglesias, excatedrático de Derecho Administrativo de la Udelar, a participar y a dar su punto de vista sobre la discusión del proyecto que estamos tratando. El señor diputado Caggiani también solicita que se invite al alcalde y a los concejales del Municipio B para que nos den su opinión respecto a este proyecto.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.